

X9增程装发动机换小电池价格还不便宜，小鹏真是在开倒车？

来源：黄慧海 发布时间：2025-11-11 17:03:04

在2025小鹏科技日上，小鹏机器人IRON踏着“猫步”登场，本来是一场技术大秀，不过却引发了公众“内藏真人”的质疑。

为了验明正身，在11月6日的小鹏X9增程发布会上，小鹏汽车董事长、首席执行官何小鹏下场自证，并安排工作人员剪开机器人IRON的腿部覆盖件，这波操作直接引来了首富马斯克点赞，不得不说是智能技术上小鹏确实是走在了前列，但其发布预售的X9增程却让人有些看不懂。

发布会上，小鹏汽车正式推出鲲鹏超级增程技术，同步开启小鹏X9超级增程预售，新车推出Max和Ultra两个版本，预售价格分别为35万元和37万元。



对于一直坚持纯电的新能源车企来说，目前也就只有蔚来还在坚持纯电了，当然蔚来没有做增程也是因为自家有换电的关系，看来在销量与利润面前，新势力也不在谈什么梦想不梦想的了，消费者喜欢能挣钱才是硬道理。

不过对于小鹏汽车的首款增程产品，有打算购买的网友就提出了质疑，认为这个价格的

增程产品竞争力不大，小鹏汽车的诚意没有那么明显。接下来我们就看看小鹏X9增程的诚意到底如何。

纯电优势保留续航更长

作为一台增程产品，小鹏X9增程保留了纯电版本的大空间与灵活多变的优势，并没有因为增加发动机而牺牲车辆使用空间，这是值得点赞的地方。

具体来看，增程版车型比纯电版多出23mm，前机舱能塞进那台1.5T增程器，车内空间与纯电版基本保持一致，第三排座椅靠背能大幅往后调，375mm的滑轨也得以保留，而且同样配备空气悬架和后轮转向，基本上把纯电X9的主要卖点都保留了。

同时传统增程技术存在纯电续航短、充电速度慢、亏电动力弱、综合能耗高、增程噪音大，五个主要痛点。

按照小鹏汽车的说法，X9增程基于纯电技术优势针对这些痛点，提出了更好的解决方案。

动力方面搭载“鲲鹏超级增程系统”，由东安动力1.5T增程器+后驱单电机组成，综合功率210KW，零百加速8秒，最高车速180km/h。增程器仅发电不直接驱动车轮，动力输出以电机为主，特性与纯电车型接近，但受限于单电机布局，爆发力弱于双电机纯电版。

续航则是采用63.3kWh电池+60L油箱的组合使其纯电续航为452KM，CLTC综合续航达到了同级最长的1602KM。同时也支持800V+5C超充，充电10分钟补能313km，缓解里程焦虑。

至于发动机噪音问题，其采用超静谧无感增程器设计和ENC主动降噪技术，让增程器的介入噪音低于0.5dB。其一通过优化振动传递路径，优化增程器与车身连接，使用隔音和吸音材料、优化增程器内部曲柄连杆机构的设计，使增程器振动降低30%，运行噪声降低10%，结合主动停缸集成匹配技术，增程器启停和停止时的振动下降60%，实现无感启停。

大电池加大油箱的设计确实是可以带来更远的续航，同时足够大的电池也可以在明年新能源补贴退坡的情况下保证竞争力，这也是目前许多车企都在做大电池增程的底层逻辑，毕竟大电池产品对于消费者和车企都是有利的。

所以单从产品力来看，X9增程的竞争力还是非常大的，不仅保留了纯电的大空间优势，还大幅提升了续航，可以拉拢很多跑长途需求的消费者，不过这这也是在不谈价格的前提下。

消费者纠结的点在于价格

由于电池成本的关系，市面上大部分相同车型的增程产品价格是要比纯电低不少的，毕竟少了部分电池的支出，同时许多车企也自家生产发动机，所以增程产品对于车企内部而言，都是走量的定位，在不太影响纯电版销售的情况下，定一个亲民的价格竞争力也更大，这也是行业内默认的操作了，不过小鹏X9增程从预售价格来看，并没有比纯电便宜太多。

有用户就提出了质疑，尽管说小鹏X9增程版给到了63.3度的磷酸铁锂，但相比于35.98

万的老款纯电X9，电池还是少了31.5度电。就算现在电池成本便宜，按每度600元计算，30多度的电池包成本也要2万元，但与之对应的一个东安1.5T发动机做成的增程器也就几千元左右。那么再加上增程版肯定会大批量地使用纯电版的相关配件尽量地降低成本。再这个基础上，增程版可能比纯电版成本便宜2万多，再卖同样35万元不太合适，性价比不高了。

据了解，小鹏X9所采用的是改进自东安动力的1.5T增程器，最大功率110kW、最大热效率43.06%、WLTC匮电油耗为6.4L/100km，与其他品牌增程系统相比，功率与油耗表现都不是业内顶尖的，毕竟小鹏自己没有发动机只能外采，这一点和吉利、奇瑞等自主品牌相比还是有差距，如今也是体现在了成本控制上。

对于想买MPV，特别是新能源MPV用户而言，其对于产品的需求点也非常简单粗暴，大空间、用车成本低、续航焦虑低、安全系数高，如果价格上能够更有诚意，那消费者自然是愿意用真金白银投票的。

所以有购买MPV需求的用户也会选择初出茅庐的魏牌高山系列，一位用户就表示，高山8的纯电续航确实不如小鹏X9，但人家也有40多度日常使用已绰绰有余，同样Hi4的插混架构确实要比两驱增程更为先进和安全，还有高山8相对而言还更便宜三四万，尽管自己非常喜欢小鹏X9的设计，但为了长远考虑还是愿意选择高山系列。

今年前三季度，国内MPV销量同比增长达26.3%，但纯电MPV因补能便利性限制，增速和销量始终低于扛大旗的混动车型，小鹏X9作为纯电MPV的先驱，虽然也有过纯电第一的高光时刻，但月销一两千台始终无法和腾势D9与别克GL8这样的MPV常青树相提并论。

目前新能源MPV这个细分市场，此前一直鲜有增程车型入局，但如今的市场格局已经定型，PHEV车型已成为主流选择，像腾势D9 DM、岚图梦想家PHEV、别克GL8 PHEV等已稳居该领域TOP3，魏牌高山系列也可以做到月销过万，这就说明目前市场对于PHEV的MPV明显接受度更高，再加上目前有许多大六座的9系SUV入局，小鹏X9增程版号召力也是有着很多的不确定性。

小鹏X9增程可以说是小鹏汽车再次向高端化发起的又一次冲击，虽然目前只是预售价格，未来说不定也会便宜不少，但大电池加大油箱的组合能否硬刚腾势D9与岚图梦想家等老牌选手，依然是未知数，当然如果在定价上小鹏汽车能够把P7的定价逻辑拿过来，说不定X9增程也会成为爆款。

HTML版本：[X9增程装发动机换小电池价格还不便宜，小鹏真是在开倒车？](#)